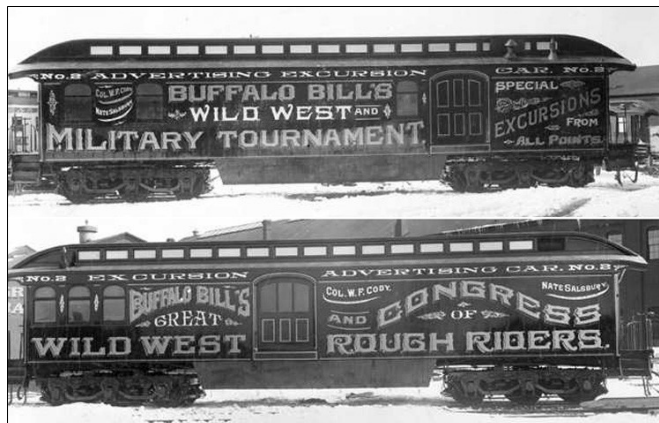
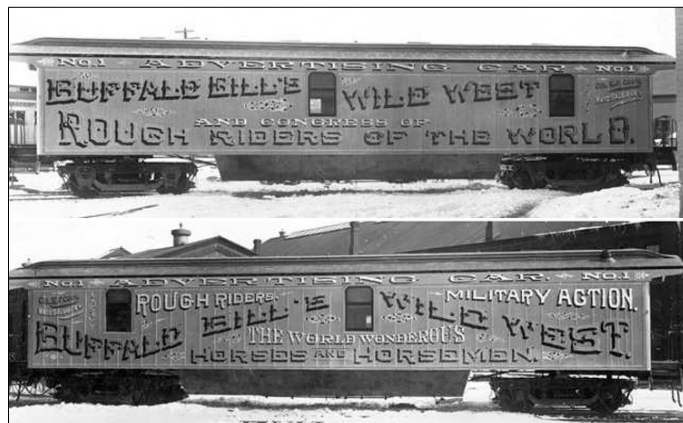
notiziario della sat dlf udine

Numero 92 Anno 24 (1) marzo 2019

Il treno e il circo

Due notizie ritrovate sulla stampa d'epoca propongono un tema poco conosciuto, il trasporto dei circhi con il treno che avveniva nel secolo scorso.
Su *La Patria del Friuli* del 12 marzo 1906 viene confermata la voce di cui si discuteva da un po' di tempo, l'arrivo a Udine a metà maggio del celebre circo di Buffalo Bill con lo spettacolo Wild West and Pioneer Exhibition. Infatti erano giunti in città un rappresentante ed il referente italiano del circo per stabile il luogo dove avrebbe piantato le tende e per ottenere le autorizzazioni allo spettacolo. Fu messa a disposizione la Piazza d'Armi fuori Porta Pracchiuso, all'inizio dell'attuale via Cividale, poco oltre la ferrovia Pontebbana.
In quel periodo Buffalo Bill stava girando l'Europa con il suo spettacolo e dopo Udine avrebbe proseguito verso Trieste e la "Tedescheria" (Austria-Ungheria, come fece notare il cronista del giornale). I trasferimenti avvenivano con 4 treni di proprietà dell'americano, ognuno dei quali era composto da dodici o tredici vagoni e da due carrozze scudo dotate su un lato di accoppiatori automatici americani e sull'altro dei classici accoppiatori europei a gancio, per una lunghezza media di circa 250 m ciascuno, per un totale di 59 vagoni adibiti al trasporto dell'attrezzatura, comprendente anche i classici carri con telone del far west, degli addetti ai lavori (800 persone di diverse nazionalità tra artisti, comparse e inservienti) e degli animali (500 cavalli). Otto di questi vagoni erano lussuose carrozze letti. Gli unici mezzi che non erano di proprietà del circo erano le locomotive di trazione, ovviamente fornite dalla compagnia che gestiva la linea ferroviaria percorsa.
La composizione dei treni era la seguente:
Treno N.1: un carro per cavalli, tre carri pianali, tre carri per cavalli, tre vagoni letti, un altro vagone letto (probabilmente quello di Buffalo Bill), un carro per cavalli, in tutto 12 carri, più le due carrozze scudo.
Treno N. 2: un carro bagaglio, due carri per cavalli, otto carri pianali, un carro per cavalli per un totale di 12 carri, più le due carrozze scudo.
Treno N. 3: un carro per cavalli, dieci carri pianali e un carro cavalli per un totale di 12 carri, più le due carrozze scudo.

Uno dei manifesti degli spettacoli di Buffalo Bill (fonte sbhu.it)

Treno N. 4: sette carri per cavalli, cinque vagoni letti, un carro per cavalli per un totale di 13 carri, più le due carrozze scudo.
Altri due vagoni, definiti della reclame, erano destinati al trasporto del materiale pubblicitario e degli attacchini e viaggiavano in anticipo di circa due settimane rispetto alle date degli spettacoli per permettere le affissioni.

Le vetture N° 1 e N° 2 del treno di Buffalo Bill (fonte sandcrr.blogspot.com)

Il 10 maggio venivano annunciati gli orari di arrivo dei treni provenienti da Treviso il giorno successivo: alle 3,16 sarebbe arrivato Buffalo Bill ed alle 5.00, 5.36 e 6.33 gli altri treni che sarebbero stati scaricati sulla banchina gli animali e su quella della dogana. La cronaca racconta che già dalle 2.00 dell'11 maggio il piazzale esterno della stazione, le vie limitrofe e l'atrio cominciarono ad affollarsi di centinaia di persone, più o meno assonnate e spettinate, che attendevano l'arrivo del famoso personaggio. Nell'approssimarsi dell'ora del previsto arrivo, e non notandosi alcun movimento, si cominciò a dubitare delle notizie apparse sulla stampa e a pensare che, come si dice oggi, tutto ciò era una fake new. Poi si sparse la notizia che il treno era in ritardo di 50 minuti ed alle 3.30 la gente si riversò sotto la tettoia, travolgendo il portinaio addetto al controllo dei biglietti d'ingresso ai binari, occupando ogni spazio disponibile. L'arrivo di un treno merci vide lo spostamento della marea di gente verso l'ultimo binario, ma si trattò di un falso allarme. Finalmente verso le 4.30 si vide un treno arrivare lentamente e fermarsi per lasciare passare il treno per Venezia. Nuovo spostamento della folla con persone che correvano per cercare di essere i primi a vedere Buffalo Bill. Invece il convoglio, dopo una manovra di retrocessione, venne ricoverato sul tronchino tra la dogana e viale della Stazione (oggi viale Europa Unita), praticamente dove per un periodo è stata ricoverata la nostra carrozza e dove oggi c'è il parcheggio a pagamento. Il cronista riporta che treno è composto da 12 vagoni, dei quali 5 carichi di cavalli e 3 pianali con carri carichi di materiale, che vengono scaricati velocemente; non fa però cenno se ci fosse anche William F. Cody, il protagonista tanto atteso. Le procedure di scarico prevedono dapprima la discesa del materiale, poi quella del personale ed infine quella dei cavalli.

Verso le 6.00 giunge il secondo convoglio composto di 8 vagoni con i carri carichi di materiale, di 3 carri con cavalli e un bagagliaio; stessa procedura di scarico sullo stesso binario. Alle 6.25 e alle 7.27 arrivano gli altri due treni e qui il cronista sorvola sulla composizione che era simile ai convogli precedenti.

Il tutto venne portato immediatamente alla Piazza d'Armi dove fu velocemente allestito il circo che fece nello stesso giorno due spettacoli alle 14.30 e alle 20.00.

Già durante lo spettacolo serale gli inservienti avevano cominciato a smontare l'attrezzatura non più necessaria e ad avviarla verso la stazione per il suo carico sui treni. Il primo convoglio avrebbe dovuto partire a mezzanotte, ma si avviò solo alla 1.33 del 12 maggio; gli altri partirono alla 1.52, alle 2.20 e alle 2.44 alla volta di Gorz (Gorizia) dove nello stesso giorno il circo si sarebbe dovuto esibire, ma lo spettacolo fu annullato a causa dei ritardi dovuti alla dogana austriaca di Cormons. Anche alle operazioni di carico dei vagoni e alla partenza dei convogli assistette una discreta folla.

Quelli di Udine furono gli ultimi spettacoli in Italia perché al tempo Gorizia e le tappe successive, Trieste e Lubiana, si trovavano in Austria. A Trieste il circo si fermò tre giorni e furono organizzati anche treni speciali dal Friuli e vaporetti dall'Istria per trasportare un numeroso pubblico allo spettacolo.

Un'altra notizia del 1932 riporta l'arrivo a Udine di due treni speciali che trasportavano il Circo Kludsky proveniente da Postumia. Questo circo

Due riproduzioni, con la qualità degli anni '50, dei carri del treno di Buffalo Bill (fonte ogrforum. ogaugerr.com)

Vagone abbandonato a Miami (fotogramma da un filmato di YouTube)

La classica carrozza del circo Barnum della Rivarossi

ceco era uno dei più famosi d'Europa e possedeva 700 animali, la maggior parte esotici. Nell'articolo vengono descritti i carri per il trasporto degli animali e si spiega che i carrozzoni del circo con le gabbie delle belve, che erano provvisti di persiane o sportelli chiudibili, erano caricati direttamente su carri aperti adibiti al trasporto pesante, mentre per gli animali appartenenti alle "specie innocue" si usavano i classici carri chiusi per "cavalli 8, uomini 40" o anche semplici carri aperti. Durante le soste nelle stazioni le serrande delle gabbie delle belve venivano aperte per permetterne l'aerazione. Carri con cupola più alta erano usati per gli elefanti e per l'ippopotamo era stata anche attrezzata una speciale vasca in cui la temperatura veniva mantenuta costantemente a 36° a cura di un inserviente. Anche la giraffa viaggiava su un carro speciale, costruito appositamente: aveva il pavimento più basso di 50 cm rispetto al normale ed il tetto telescopico che poteva essere alzato o abbassato se sulla linea percorsa c'erano gallerie o cavalcavia; veniva inoltre alzato durante le fermate per permettere all'animale di distendere il lungo collo. Il treno comprendeva anche il "vagone ristorante" dove veniva macellata la carne, che così era sempre fresca, che poi veniva servita agli animali durante le fermate.

Purtroppo non ci sono immagini conosciute di questi circhi a Udine, tanto meno foto ferroviarie, ed anche quelle disponibili su Internet sono pochissime; peccato perché sarebbe molto interessante conoscere meglio questo tipo di trasporto ferroviario.

Claudio Canton

Il carico di un elefante del Circo Kludsky sul treno (fotogramma da un filmato di YouTube)

SCMT sulla Ferrovia Udine-Cividale

Sono iniziati i cantieri per l'attrezzaggio e messa a norma della linea Udine Cividale. I lavori, consegnati il 1° ottobre 2018, consisteranno nella realizzazione dell'SCMT con encoder da segnale, del blocco contaassi, dell'adeguamento del segnalamento e del controllo PL, nonché nell'installazione del controllo del traffico centralizzato con DCO ubicato a Cividale.

Nel mese di gennaio la ditta Ceis, che si è aggiudicata l'appalto, ha iniziato a portare tutto il materiale necessario nella stazione di Remanzacco in prossimità del tronchino lato Udine. Su detto tronchino si trova ricoverato anche un piccolo trenino cantiere. Quando possibile i lavori vengono effettuati di giorno, mentre per tutti i lavori lungo linea si lavora di notte a traffico fermo, dato che si spostano lungo il binario col convoglio cantiere. Al momento sono stati realizzati scavi e posa di canalette lungo quasi tutta la linea, oltre ai plinti di base per i pali dei nuovi segnali, mentre in corrispondenza di alcuni PL ci sono dei grossi getti in cemento dove sorgeranno degli armadi con apparecchiature. Sembra che nella stazione di Cividale ci saranno alcuni cambiamenti, dato che servono nuovi spazi per ospitare le apparecchiature del DCO. Se i tempi saranno rispettati i lavori dovrebbero concludersi il 24 ottobre 2019.

Daniele De Anna

Lavori per l'installazione dell'SCMT sulla FUC. Remanzacco marzo 2019 (foto D. De Anna)

Cavi per i lavori dell'SCMT e treno cantiere

Remanzacco marzo 2019 (foto D. De Anna)

Loco Railjet in spinta saltuariamente

Una notizia apparsa sul web il 5 febbraio segnalava che era stato visto in Italia un Railjet con la locomotiva in spinta. Circolava già da un po' la voce che avendo finalmente ricevuto tutte le autorizzazioni necessarie il servizio sarebbe partito nel mese di marzo, quindi i tempi erano stati anticipati. Il giorno successivo un nostro socio verificava che il RJ 132 Gondoliere Venezia-Wien viaggiava con la carrozza pilota in testa. Ma già il giorno seguente lo stesso treno presentava la locomotiva in testa alla pilota. Si sono susseguite così segnalazioni sia di treni con la Taurus in testa che in coda, poi nel tempo la locomotiva in coda è diventata sempre più frequente.
Si dice che comunque il motivo della locomotiva in testa alla pilota fosse dovuto al fatto che a Tarvisio Boscoverde la macchina in coda avrebbe dovuto partire sotto la tensione italiana a 3000 V cc, ma non avrebbe avuto un sufficiente abbrivio per superare il tratto neutro ed arrivare così sotto la tensione austriaca a 15000 V ca. Fare fermare il convoglio con la locomotiva sotto la catenaria lato Austria avrebbe comportato che una sua parte sarebbe fuoriuscita dalla banchina, così si è optato di fare fermare la Taurus all'inizio del marciapiede lato Udine in modo tale che partendo abbia sufficiente slancio per superare il tratto neutro, dove abbassa il pantografo per la corrente continua, per arrivare sotto la corrente alternata dove alza il relativo pantografo e prosegue il viaggio verso Villach.
C. Canton/D. De Anna

Railjet RJ132 Gondoliere Venezia-Wien con locomotiva in spinta il 6 febbraio 2019

Railjet RJ 132 con Taurus di nuovo davanti alla pilota il 7 febbraio 2019

Railjet RJ 132 Gondoliere Venezia-Wien con 2 Taurus in testa 20 febbraio 2019

Lo stesso giorno, il 25 febbraio 2019, Railjet RJ 132 con Taurus in spinta - a destra e Railjet RJ 130 con Taurus in testa - in alto

(tutte foto a Udine di D. De Anna)

Non si farà la linea ferroviaria merci lontano dal lago di Velden

A dicembre 2025 entrerà in funzione la nuova Koralmbahn (linea veloce Klagenfurt-Graz, prevalentemente in galleria), quindi con un prevedibile aumento del traffico ferroviario, soprattutto nel settore merci.
Un problema di disturbo ambientale futuro di non poco conto per le comunità locali che si affacciano sul lago di Velden, vero nome Wörthersee, ovvero lungo la linea che collega Klagenfurt con Villaco lungo il lago più esteso della Carinzia e luogo turistico di élite dell'intera Austria.
Ebbene, a fronte di questa prospettiva, la linea espressamente dedicata al trasporto merci tra Klagenfurt e Villaco non verrà realizzata e i futuri convogli merci continueranno a viaggiare sull'attuale quanto storico itinerario di quella che oggi è la Südbahn della rete ÖBB.
Lo hanno affermato il 15 gennaio 2019 a Vienna, durante un vertice sui trasporti, il Ministro austriaco dei trasporti Norbert Hofer, il responsabile delle ÖBB Andreas Matthä e l'assessore ai trasporti del Land Carinzia Ulrich Zafoschnig.
Le ÖBB per adesso promettono solo treni "più silenziosi", ma la linea merci è solo un progetto a lungo termine, tra i prossimi 30 e 40 anni, anche se esiste già uno studio diretto ad individuare un percorso lontano dal lago.
Nel frattempo le Ferrovie Federali Austriache metteranno a disposizione della Carinzia 170 milioni di euro nei prossimi dieci anni per treni più moderni (CityJet Talent 3) e miglioramento dell'infrastruttura.
Il nuovo contratto di servizio prevede dal 2023 la trazione esclusivamente elettrica su tutte le linee carinziane, un aumento delle corse sulla linea della valle del Gail (Hermagor), attualmente in corso di elettrificazione e prevista riapertura a dicembre 2019, così come una implementazione del servizio sulle linee Bleiburg-Wolfsberg e Klagenfurt-Sankt Veit.
Ma, ha rimarcato il Ministro Hofer, per la Güterbahntrasse (linea merci del lago) ci sarà ancora da aspettare, ed anche molto a lungo.

Alessandro Fanutti

Un treno merci che ha appena percorso la linea del lago di Velden - Da notare la Taurus battezzata Sunny Boy - Villach 30 aprile 2018 (foto A. Fanutti)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

L'inizio dell'anno ha comportato l'adeguamento Istat delle tariffe ferroviarie con un aumento medio del 2,8 % per i biglietti di corsa semplice e di 50 centesimi per gli abbonamenti mensili e di 30 centesimi per quelli quindicinali. Il Comitato Pendolari Alto Friuli ha ribadito che le tariffe della nostra regione sono le più care di Italia però con un servizio di qualità inferiore.

Si è conclusa la vicenda della penale per la ritardata consegna alla regione FVG dei Civity CAF ETR 563. La nuova giunta regionale, per definire la questione, ha deciso di scontare del 20% l'importo previsto dal contratto di appalto e deciso dalla precedente amministrazione, pertanto la nuova cifra sarà di di 3,6 milioni di euro. Le parti rinunciano così ad ogni azione legale anche se la CAF ribadisce che i mezzi sono stati consegnati nei tempi previsti e che il ritardo è dovuto alle lungaggini delle pratiche di omologazione. Sembrerebbe che questa cifra sarà utilizzata per acquistare scorte di ricambi per i mezzi. Resta in sospeso la penale per gli ETR 564 politensione, anche essi messi in servizio con molto ritardo.

La società Arriva si è detta interessata a partecipare alla gara che dovrebbe essere bandita per l'assegnazione del trasporto pubblico locale su ferro del Friuli Venezia Giulia. L'attuale servizio è in carico a Trenitalia fino al 31 dicembre 2019. Ci sono anche notizie che potrebbe esserci l'affidamento diretto del servizio a Trenitalia, fatto ovviamente non gradito ad Arriva che, in tal caso, minaccia ricorsi.

Schermaglie tra la vecchia e la nuova amministrazione regionale sulla velocizzazione della Trieste-Venezia. La vecchia giunta dice che aveva predisposto tutto per l'operazione, mentre la nuova ribatte dicendo di avere trovato solo un progetto di massima e una minima parte dei fondi necessari.
Intanto viene fatto notare che il Friuli Venezia Giulia rimane sempre la "periferia dell'impero" e che perciò la regione deve contribuire al servizio con 43 milioni di euro all'anno, cioè 36 euro per abitante, a cui cui vengono aggiunti i 3 milioni di euro per avere le Frecce. Comunque anni fa le FS avevano detto che in regione ci sono pochi abitanti, praticamente quelli di un quartiere di una grande città, e che perciò che anche l'uso dei treni è scarso.

La Regione FVG sta pensando di affidare a RFI la gestione dell'infrastruttura della società Ferrovie Udine-Cividale e di trovare una o più partnership per la gestione del servizio. I possibili candidati sarebbero Trenitalia per i servizi passeggeri, InRail o altro operatore per le merci. Un'altra ipotesi comprende anche la cessione della società, o di un ramo di essa

(per esempio la cargo) ad un'altra impresa ferroviaria.

L'accordo italo-cinese definito la “via della seta” interessa anche il porto di Trieste e quindi le ferrovie regionali. Si prevede un potenziamento del trasporto intermodale e di tutte le relative infrastrutture. Questo accordo pare abbia distolto l'interesse cinese al raddoppio della Divaccia-Capodistria e dal porto di quest'ultima località.

La finanziaria Friulia, costituita dalla regione FVG per contribuire alla promozione dello sviluppo economico della regione, ha ceduto la sua quota di azioni, pari all'80% del capitale, dell'interporto di Cervignano all'interporto di Trieste. Ora quest'ultima società controlla il 90% delle azioni della società friulana.

Si sono conclusi con molto anticipo rispetto al previsto i lavori di adeguamento dei binari merci della stazione di Monfalcone al “modulo 750” cioè al prolungamento dei binari per permettere il ricevimento di treni della lunghezza di 750 metri.

Domenica 31 marzo è ripartito il servizio festivo sulla Sacile-Maniago. Le corse sono 12 con servizio a spola e sui treni è possibile trasportare gratuitamente le biciclette. I biglietti di corsa semplice sono scontati del 50 % e per chi sale nelle stazioni intermedie è possibile fare il biglietto direttamente a bordo treno, senza supplemento.

Gli abitanti della zona chiedono la riapertura della stazione di Palazzolo dello Stella posta sulla linea Venezia-Trieste. La stazione era stata soppressa nel 2013 assieme a molte altre in regione.
Proteste si registrano a Codroipo perché a causa di lavori in corso nella stazione i servizi igienici e le due biglietterie automatiche poste sul marciapiede sono stati transennati e quindi inaccessibili. C'è un'altra biglietteria self service nell'atrio ed anche nell'edicola si possono acquistare i titoli di viaggio, però quest'ultima è aperta solo in certi orari ed in certi momenti la coda alla macchinetta è lunga. Le ferrovie hanno comunicato che i biglietti si possono comperarare sul treno senza sovrapprezzo avvisando immediatamente il capotreno, ma molte persone questo non lo sanno rischiando l'ammenda.

La regione FVG ha ripreso le trattative con Ferservizi per l'acquisto del sedime della ferrovia Casarsa-Pinzano, chiusa dal 1967, ed avviare così la sua trasformazione in pista ciclabile. Si punta ad ottenere un ribasso sul prezzo d'acquisto. La spesa di costruzione della ciclabile è stimata in 100 mila euro al km.

Il parlamento europeo ha approvato delle norme relative ai diritti dei passeggeri ferroviari. Prevedono un rimborso graduale dei biglietti secondo i disagi patiti, l'obbligo di avere su ogni treno posti per le biciclette e norme per l'assistenza ai disabili nelle stazioni. Per quanto riguarda i biglietti, nessun rimborso è previsto fino a un'ora di ritardo, rimborso del 50% da 60 a 90 minuti, del 75% da 90 a 120 minuti e totale oltre le due ore. Riguardo al trasporto biciclette, tutti i treni nuovi o ristrutturati dovranno avere almeno 8 posti disponibili per le due ruote. Infine l'assistenza per i disabili dovrà essere garantita senza alcun preavviso nelle stazioni più importanti e con preavviso di 3 ore nelle medie stazioni e di 12 ore nelle altre.

Sul Messaggero Veneto è stata pubblicata la lettera di un viaggiatore che si è lamentato perché gli altoparlanti della stazione di Udine diffondono l'annuncio “l'autocorsa sostitutiva del treno “X” per “Y” in partenza alle ore “Z” è pronta al punto di fermata previsto”. Ma il viaggiatore, magari con i tempi ristretti come lui, si domanda dove si trovi questo luogo, che non corrisponde al piazzale esterno. Alla fine è riuscito a scoprire che si tratta dell'autostazione, ma intanto ha perso la corsa. Le sue rimostranze pare non abbiano avuto seguito.

La società Ferrovie Udine-Cividale e il Museo Archeologico Nazionale di Cividale hanno siglato un accordo che prevede l'acquisto del biglietto d'ingresso al museo a prezzo scontato per chi presenta un titolo di viaggio FUC e/o Micotra. Si prevede anche la pubblicizzazione del museo sui treni FUC e, un domani, la realizzazione di eventi proposti dalle due realtà.

Nell'annoso dibattito sul collegamento meccanico tra il centro di Udine e il castello situato sul colle al centro della città ora si parla di una cremagliera tra piazza Primo maggio e il piazzale del castello.

Ci sono proteste da parte della circoscrizione 7 di Udine perché il piazzale e le aree adiacenti al Posto di Movimento Vat a Udine sono diventati ricettacolo di rifiuti ed anche ritrovo di coppiette in cerca di intimità perché la zona è frequentata solo dai ferrovieri che prestano servizio in loco e che escono dal fabbricato solo al momento del cambio turno.

E' stato proposto di trasformare il tracciato della mai completata ferrovia Udine-Majano in pista ciclabile. Il percorso rimasto disponibile è però poco perché buona parte è già stato da tempo trasformato in strada ed un breve tratto è già pista ciclabile nei pressi di Colloredo di Monte Albano. Il progetto prevede di ricostruire i sovrappassi sui viali Tricesimo e Vat a

Quello che resta del viadotto della ferrovia Udine-Majano che attraversava viale Vat a Udine: l'arco sulla roggia di Udine (foto C. Canton)

Udine, sovrappassi demoliti anni fa perché restringevano le carreggiate delle due strade!

Tra le varie idee che vengono periodicamente proposte per la sistemazione della strada tra Udine e Tricesimo è spuntata quella di collegare le due località con un bus elettrico da trasformarsi in seguito in tram.

Sono iniziati nella stazione di Udine i lavori per la sopraelevazione del marciapiede tra il quinto e il sesto binario e l'installazione dell'ascensore che lo collegherà al sottopassaggio. L'ascensore verrà installato anche sul primo binario. Daniele De Anna

L'orologio posto sul frontale della stazione di Udine è stato imbragato, si presume per problemi di stabilità.
Daniele De Anna

Il neo amministratore delegato di Italo durante la presentazione del servizio su Bergamo, attivo da marzo, ha annunciato che nei prossimi mesi il collegamento sarà esteso anche su Pordenone e Udine. La notizia sembra strana perché finora la società ha sempre dichiarato che su questa tratta non c'è mercato.

Il porto di Trieste ha registrato nel 2018 un nuovo record di traffici che hanno generato la movimentazione di quasi 10000 convogli merci, un aumento dei treni del 12% rispetto all'anno precedente. Di questi convogli circa 3000 sono stati gestiti da Rail Cargo Austria.
In questo ambito l'Autorità Portuale di Trieste ha firmato due memorandum d'intesa che prevedono il rafforzamento delle relazioni ferroviarie tra il porto triestino e l'Europa centro orientale. Un accordo prevede la partecipazione di ÖBB-INFRA e RFI, l'altro invece quella di Rail Cargo Austria.
Durante la firma di questo accordo è stato anche annunciato che nel 2026 potrebbe essere realizzato un collegamento passeggeri diretto da Trieste a Vienna.

Proseguono i lavori di ripristino della tratta Trieste Campo Marzio-Opicina, per cui la sua riapertura è prevista per giugno, rispettando l'impegno di RFI di concludere i lavori entro il primo semestre 2019. Si prevede di trasferire alcuni treni merci leggeri e le locomotive in trasferimento su questa tratta con pendenze del 25‰ e di ripristinare tramite Fondazione FS i treni storico-turistici quali il Rondò di alcuni anni fa. Daniele De Anna

A destra.
L'orologio della stazione di Udine è stato imbragato (foto D. De Anna)

Sotto.
Il cantiere nel sottopassaggio della stazione di Udine per la realizzazione di impianti elevatori a servizio dei binari. (foto D. De Anna)

I residenti del quartiere triestino di Barcola chiedono l'installazione di barriere antirumore lungo il tratto della linea Monfalcone-Trieste che attraversa l'abitato visto il disagio causato dall'aumento del numero dei treni merci in transito sui binari. Sembra così essere destinata a sparire la possibilità di vedere foto fatte ai treni sul caratteristico viadotto di Barcola. Daniele De Anna

L'associazione Tramway Porto Vecchio Trieste segnala che la realizzazione di una rotatoria su Viale Miramare all'incrocio con il nuovo accesso al Porto Vecchio prevede la rimozione dei binari nella zona interessata ai lavori. Questo impedirà ogni movimento su rotaia nel Porto Vecchio impedendo il ripristino del "trenino", che era rimasto in funzione per qualche fine settimana nel 2016, riattivazione che era stata promessa recentemente dal sindaco.
Daniele De Anna

Nei primi giorni di gennaio il TGR ha annunciato che è stato appaltato l'acquisto delle rotaie e delle traversine per il ripristino della linea del tram di Opcina. La scadenza è di 5 mesi, però non si parla ancora dell'appalto dei lavori.

Il governatore della provincia di Bolzano ha dichiarato che almeno sul suo territorio il Treno delle Dolomiti non si farà perché troppo costoso sia per la sua costruzione che per la gestione. Il progetto avrebbe dovuto essere realizzato lungo la dorsale della Val Badia, tra Brunico e Cortina. Anche la provincia di Trento non è convinta del progetto. Entrambi preferirebbero il collegamento autostradale.

La notizia dell'abbattimento di due platani, piantati nel 1846 e posti all'inizio di viale Palmanova a Udine, per fare posto a una pista ciclabile ha portato alla luce una storia di 93 anni fa. La costruzione del cavalcavia sui binari della stazione per eliminare il passaggio a livello di viale Palmanova, che provocava lunghe code, comportò la crisi delle due osterie situate nei paraggi, "Alle sbarre" e "Alla ferrovia", che vivevano

grazie alle persone che entravano per bere qualcosa in attesa della riapertura delle sbarre.

Dopo la segnalazione di vibrazioni al passaggio dei treni nelle scuole medie di Latisana sono state eseguite delle misurazioni che hanno stabilito che tutto rientra nella norma, anche a livello di inquinamento acustico.

Agli inizi di gennaio i sindacati di polizia hanno reso pubblici gli esiti degli esami dei campioni dell'acqua dell'impianto idrico della stazione di Udine. E' risultato che nei tubi degli uffici della Polfer, e non negli altri della stazione, era presente il batterio della legionella. RFI ha subito provveduto a disinfettare l'impianto ed è stato specificato che non c'era alcun pericolo perché il batterio è contagioso solo se presente nell'aria. Rimane il mistero di come sia avvenuta questa contaminazione localizzata. I sindacati hanno approfittato del problema per ribadire che gli uffici della Polfer non sono idonei al servizio.

Alle 4.00 del 5 gennaio l'ennesimo ubriaco ha preso la ferrovia come strada. E' successo a Fontanafredda dove l'uomo ha demolito con la sua auto il cancello di accesso all'area ferroviaria e in seguito ha percorso qualche metro sulle rotaie. La sua “impresa” ha comportato l'immediato blocco di un treno merci e della linea per due ore. Essendosi anche rifiutato di sottoporsi agli accertamenti di rito, subirà tutte le conseguenze del caso.

Il 12 gennaio un uomo senza fissa dimora ha azionato il freno di emergenza di un regionale appena partito da Udine per Venezia. Probabilmente aveva passato la notte sul treno e quando si è accorto che era partito non ha trovato un altro modo per scendere. Individuato è stato denunciato per interruzione di pubblico servizio. Oltre allo spavento i viaggiatori hanno dovuto subire anche il ritardo causato dal gesto.

Il 15 gennaio un tir ha sfondato il muretto che separa la ferrovia Udine-Cividale dall'adiacente strada statale nei pressi di Remanzacco. Il camion si è fermato a fianco dei binari che sono stati invasi dai detriti del muro. L'incidente è stato provocato da un'auto che per sorpassare un trattore non si è accorta che il tir aveva già cominciato la medesima manovra. La linea è rimasta chiusa dalle 11.30 alle 16.00 per premettere i rilievi di legge e la rimozione del camion e dei detriti.

Un giovane pakistano con problemi psichici il 19 gennaio si è messo a camminare sul terzo binario della stazione di Udine e poi si è disteso davanti al treno che stava per partire. E' dovuta intervenire la Polfer.

Ai primi di febbraio la Polfer di Gorizia ha fermato dieci clandestini, probabilmente scaricati da qualche camion nei pressi del confine sloveno, che si dirigevano verso la stazione costeggiando i binari. Erano stati notati dal macchinista di un treno passeggeri che è stato costretto a fermarsi per evitare di investirli.

Qualche giorno dopo, l'8 febbraio, un ragazzo è sceso sui binari della stazione di Codroipo poco prima dell'arrivo del treno per recuperare il suo zaino e i guanti. Il macchinista ha prontamente frenato ed il ragazzo è stato aiutato a risalire sul marciapiede da suoi amici. Il macchinista ha poi duramente richiamato i ragazzi. La dinamica dei fatti non è chiara, ma dalle testimonianze dei presenti e dalle immagini, però poco nitide perché l'impianto di videosorveglianza è datato, pare che i ragazzi stessero scherzando e che i suoi effetti siano stati gettati sul binario per gioco.

Agli inizi di marzo una coppia di nigeriani, che aveva acquistato due biglietti ferroviari per l'Austria, è stata respinta alla frontiera di Tarvisio perché non in regola con i documenti di espatrio. Ha così preso il primo treno per Udine dove si è presentata in biglietteria per chiedere il rimborso dei biglietti non usufruiti. Dopo avere discusso a lungo con l'addetto allo sportello, che ovviamente non poteva accogliere la richiesta, hanno sferrato un pugno sulla vetrata che è finita in frantumi. Sono quindi fuggiti, ma in seguito sono stati identificati grazie alle telecamere e denunciati per danneggiamento aggravato.

Trainwatching

Dall'inizio dell'anno il Frecciarossa da e per Milano viene effettuato anche con i Freccia 1000.

Daniele De Anna

Il 10 gennaio era presente sul binario 2 della stazione di Udine la Vectron 193 640 MRCE in livrea Munich Verona Connected by Rail.

Daniele De Anna

In regione circolano sempre più carrozze medie distanze nella nuova livrea DPR. Dagli inizi dell'anno sono in circolazione una MDVC semipilota a testata aerodinamica e una MDVC a testata piatta.

Salvatore Geraci

Vectron 193 640 MRCE in livrea Munich Verona Connected by Rail a Udine il 10 gennaio 2019 (foto D. De Anna)

A metà di gennaio i NightJet provenienti dall'Austria presentavano forti ritardi a causa delle intense nevicate d'Oltralpe. Il 15 i 3 NJ sono arrivati nella stazione di Udine uno di seguito all'alto a distanza di blocco e

quello da Vienna era in composizione ridotta. Daniele De Anna

Il 18 febbraio in composizione ad un treno merci transitato nella stazione di Udine c'era un'inconsueta cisterna delle ferrovie bulgare adibita al trasporto di melassa. Daniele De Anna

Carrozza semipilota MDVC a testata piatta 50 83 82-86 844-8 I-TI npBDH nella nuova livrea DPR ripresa a Pordenone il 24 febbraio (foto C. Fanese - in alto) e a Udine il 28 febbraio 2019 (foto S. Geraci - a destra)

Inconsueta cisterna bulgara per trasporto melassa in transito a Udine il 18 febbraio 2019 (foto D. De Anna)

Sulla ferrovia Udine-Cividale è transitato il 3 marzo il mezzo diagnostico MATEMA PV 7 di RFI utilizzato per il rilievo della geometria del binario. Daniele De Anna

Il 6 marzo il Micotra si presentava pesantemente graffitato; anche il Railjet del 20 febbraio aveva le due carrozze in coda imbrattate dai soliti vandali. Daniele De Anna

Pilota MDVC nella nuova livrea DPR a Udine il 18 gennaio 2019 (foto S. Geraci)

Diagnostica del binario sulla FUC. Remanzacco 3 marzo 2019 (foto D. De Anna)

Stadler FUC in doppia a Remanzacco per una comitiva l'1 febbraio 2019 - in alto - ed in occasione del Treno delle città Unesco il 31 marzo 2019 - a sinistra (foto D. De Anna)

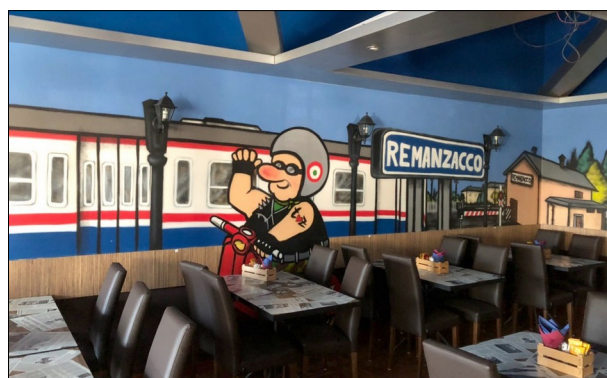
Il treno diagnostico Archimede trainato dalla E 402.101 era presente a Udine il 20 marzo. D. De Anna/S. Geraci

Il treno diagnostico Archimede a Udine il 20 marzo 2019 (foto S. Geraci)

Domenica 31 marzo è ripresa l'attività dei treni storici in regione. E' stato organizzato un convoglio, denominato "Treno delle città Unesco", da Trieste a Cividale via Palmanova con alla trazione il D 345.1055. All'andata il treno ha fatto sosta a Palmanova per la visita alla città. All'arrivo a Udine è avvenuto il trasbordo sulla doppia di Stadler della FUC ed anche a Cividale era in programma la visita della città. I viaggiatori erano circa 150, un numero inferiore a quello che ci si aspettava.
Il programma dei treni speciali in FVG quest'anno prevede 26 viaggi, dei quali 11 a vapore. Claudio Canton

E 632.030 e carrozze tipo UIC-X e 45000 del treno storico per Carnevale da Milano a Venezia. Venezia S.L. 3 marzo 2019 (foto S. Geraci)

Curiosità

Nel locale Tozmania di Remanzacco c'è un murale che rappresenta una AD 900 FUC nella stazione di Remanzacco. Monica Laurino

Il murale ferroviario presente nel locale Tozmania di Remanzacco (foto M. Laurino)

N° 92 - Anno 24 (N° 1 / 2019)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio